



Procedimientos de salida del instrumento estándar de navegación de área propuestos en el aeropuerto internacional Phoenix Sky Harbor

Introducción

La Administración Federal de Aviación (FAA) propone implementar nuevos procedimientos de Salida de Instrumentos Estándar (RNAV) para Navegación de Área (SID) en el Aeropuerto Internacional Phoenix Sky Harbor ("Phoenix Sky Harbor"), según el acuerdo estipulado en el Memorando sobre Implementación de Orden Judicial por Ciudad de Phoenix, Arizona v. Huerta, 869 F.3d 963 (DC Circuit 2017) ("Memorando").

Fondo

El 18 de septiembre de 2014, la FAA publicó múltiples procedimientos RNAV para su uso en Phoenix Sky Harbor. Estos procedimientos aprovecharon la tecnología moderna para mejorar la seguridad y la eficiencia de las operaciones de aeronaves en el espacio aéreo alrededor de Phoenix Sky Harbor. El 1 de junio de 2015, la Ciudad de Phoenix y varios grupos vecinales ("Peticionarios") impugnaron la aprobación de la FAA de ciertos procedimientos de salida RNAV en el Tribunal de Apelaciones de EE. UU. Para el Circuito D.C. ("Tribunal"). El 29 de agosto de 2017, el Tribunal falló a favor de los Peticionarios.

Propósito del proyecto

En respuesta a la decisión de la Corte, la FAA y los Peticionarios trabajaron juntos para acordar la mejor forma de implementar la orden de la Corte. Las partes acordaron un enfoque en dos pasos para Phoenix Sky Harbor que garantiza que las operaciones de la aeronave se mantengan seguras y eficientes. El primer paso del acuerdo implica la revisión de nueve de los procedimientos de salida Western RNAV de Phoenix Sky Harbor. Estos procedimientos revisados responden a las inquietudes de los Peticionarios al aproximarse a las rutas de salida occidentales que estaban en vigencia antes de los procedimientos RNAV de septiembre de 2014.

Descripción del Proyecto

Paso uno:

El Primero Paso se ha dividido en dos fechas de publicación, 29 de marzo de 2018 y 24 de mayo de 2018. Para cumplir con la fecha del 1 de abril de 2018 de devolver los procedimientos de flujo oeste a las rutas de vuelo anteriores a septiembre de 2014, la FAA publicará tres informes provisionales SID como parte del **Paso Uno "A"**. Se desarrollará una Carta de Acuerdo entre la torre de control y el TRACON para los SID provisionales en el **Paso Uno "A"**. Esto alterará solo los procedimientos iniciales de salida en Phoenix Sky Harbor, requiriendo que los aviones regresen a los procedimientos RNAV después de las primeras etapas de su partida inicial, girando después de la 43rd Avenue. **El Paso Uno "B"** implicaría el reemplazo de las tres rutas de salida provisionales en el **Paso Uno "A"** y la implementación de nueve nuevos SID de salida occidentales permanentes. Estos SID

permanentes no requerirían vectorización por radar, a diferencia de los tres SID provisionales en el **Paso Uno "A"**. La FAA llevará a cabo actividades de divulgación pública y considere los comentarios y recomendaciones del público con respecto al **Paso Uno**.

Segundo paso:

Bajo el Paso Dos, la FAA desarrollaría procedimientos PBN para reemplazar las rutas de salida del oeste en el pedido del 18 de septiembre de 2014 y considerará cambios en otras áreas de preocupación. (Debido a que las nueve rutas en el Paso Uno B serían procedimientos RNAV, esas rutas se incluirían para su consideración en el diseño del Paso Dos). Se realizará divulgación pública, y la FAA considerará comentarios y recomendaciones del público, incluidas recomendaciones fuera del alcance de las rutas de salida hacia el oeste descritas anteriormente, pero cualquier acción tomada por la FAA durante el **Paso Dos** será a discreción de la agencia.

Paso uno B RNAV SIDS son:

ZEPER RNAV SID se dirige hacia el noroeste y retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. El SID ZEPER RNAV reemplazará al SID de MAYSA RNAV.

QUAKY RNAV SID se dirige hacia el norte y retendrá las transiciones de la pasarela del Paso Uno A. QUAKY RNAV SID reemplazará a SNOBL RNAV SID.

MRBIL RNAV SID se dirige al norte hasta que se cruza con el arreglo YOTES, en cuyo punto se divide en tres transiciones. Retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. El MRBIL RNAV SID reemplazará YOTES RNAV SID.

FORPE RNAV SID se dirige al noreste y retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. El FORPE RNAV SID reemplazará LALUZ RNAV SID.

BROAK RNAV SID se dirige hacia el este y retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. BROK RNAV SID reemplazará a FTHLS RNAV SID.

ECLPS RNAV SID se dirige al suroeste y retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. El ECLIPSE RNAV SID reemplazará KATE RNAV SID.

STRRM RNAV SID se dirige hacia el sur y retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. STRRM RNAV SID reemplazará a BNYRD RNAV SID.

FYRBD RNAV SID se dirige al suroeste y retendrá las transiciones de la pasarela del Primer Paso. El FYRBD RNAV SID reemplazará al JUDTH RNAV SID.

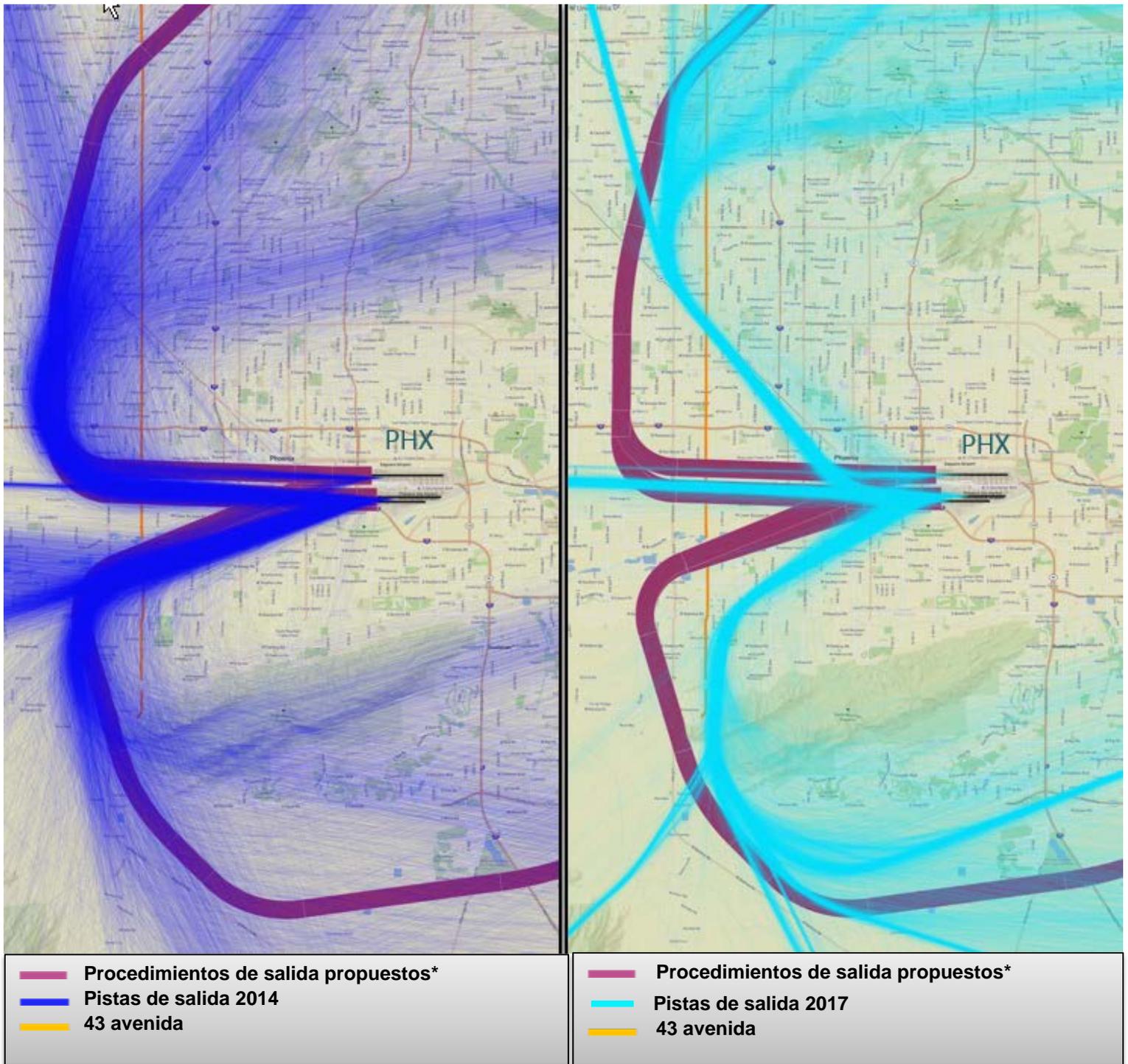
KEENS RNAV SID se dirige hacia el oeste. Se implementará en el Paso Uno A para reemplazar las transiciones hacia el oeste en el IZZO RNAV SID, y se modificó para incluir las transiciones hacia el este en el Paso 1B. Retendrá el mismo nombre.

Comentarios

Los comentarios serán aceptados durante el período de comentarios de dos semanas. Los comentarios pueden enviarse aquí en el taller o en línea en:

https://www.faa.gov/nextgen/nextgen_near_you/community_involvement/phx

Rutas de salida propuestas con las rutas de salida de 2014 y 2017



* Las líneas magenta representan las líneas centrales simuladas de los procedimientos de salida propuestos y no están destinadas a representar un corredor de vuelo. El ancho de la línea central magenta es únicamente para ayudar en el contraste entre las líneas centrales simuladas de los procedimientos de salida propuestos y las pistas de vuelo.